



VNIVERSITATIS VALÈNCIA
DEPARTAMENT DE GEOGRAFIA



Los hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006)

Problemas de acceso a los campus y sostenibilidad

Documento de conclusiones finales y propuestas

Autores:

Juan Miguel ALBERTOS PUEBLA

Joan NOGUERA TUR

María Dolores PITARCH GARRIDO

Julia SALOM CARRASCO

1. Introducción

El presente estudio, realizado a petición del Servei de Seguretat, Salut i Qualitat Ambiental de la Universitat de València, pretende alcanzar un mayor conocimiento sobre los hábitos de movilidad cotidiana entre el lugar de residencia y el de trabajo o estudio del conjunto de la comunidad universitaria, así como de las condiciones en que ésta se desarrolla. Un conocimiento, que pretendemos pueda servir para mejorar la forma en que se desarrolla esta movilidad, tanto desde la perspectiva de la propia comunidad universitaria, de su bienestar y calidad de vida, como desde una óptica más amplia de ordenación territorial, sostenibilidad y protección de medio ambiente.

No en balde el artículo 4º de los Estatutos de la Universitat de València alude a la defensa ecológica del medio ambiente como uno de los principios rectores de su función social. Es por ello que, junto a las consideraciones relativas al bienestar de la comunidad universitaria y a la mejora de la accesibilidad de los campus, tratamos también las cuestiones de sostenibilidad, tanto en relación a la situación actual como a los previsibles escenarios futuros. Ambas perspectivas no deberían considerarse contrapuestas; por lo general, son las propuestas y escenarios más sostenibles los que acaban contribuyendo en mejor medida al bienestar y a la calidad de vida de un segmento más amplio de la población.

Los estudiantes, el personal de administración y servicios (PAS), y el personal docente e investigador (PDI) de la Universitat de València sumaban durante el pasado curso 2005-2006 55.110 personas, una cifra nada desdeñable de población, con un fuerte impacto sobre la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Valencia, incrementado por la elevada concentración de los equipamientos universitarios dentro del espacio metropolitano. Las necesidades diarias de movilidad de un colectivo tan numeroso resultan una cuestión de primer orden, tanto para la propia Universidad como para las instancias públicas que, en los diferentes niveles de la administración, tienen la responsabilidad de velar para que la movilidad de la población se desarrolle en las mejores condiciones posibles a través de la provisión de infraestructuras y la prestación y regulación de los servicios de transporte.

La información precisa para la elaboración del presente trabajo se ha obtenido de cuatro tipos de fuentes:

- ☞ Información estadística sobre características y evolución de los diferentes servicios de transporte público e infraestructuras ligadas a la movilidad universitaria, bien publicada o bien obtenida directamente de los operadores de transporte o de los correspondientes servicios universitarios.
- ☞ Trabajo de campo, para cubrir algunas lagunas de información, especialmente en relación a las infraestructuras universitarias de parking y su uso (bicicletas y espacios de parking no regulado de automóviles).
- ☞ Realización de la Iª Encuesta de Hábitos de Movilidad de la Universitat de València con una muestra de más de 4000 individuos que permite obtener conclusiones significativas para los distintos campus (Ausiàs March, Blasco Ibáñez, Burjassot y Tarongers) y colectivos (PAS, PDI y estudiantes).
- ☞ Entrevistas en profundidad a informadores cualificados en los siguientes ámbitos de actividad: gestores universitarios, políticos, agentes sociales, académicos y operadores de transporte.

El cuerpo principal del informe consta de tres partes diferenciadas y complementarias: 1) diagnóstico de la movilidad universitaria, 2) explotación de los resultados de la Iª Encuesta de Movilidad de la Universitat de València y 3) conclusiones finales y propuesta de actuación.

Aunque el conjunto del estudio será publicado en breve por el Servei de Publicacions de la Universitat de València en la colección *Desarrollo Territorial* del Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local, consideramos conveniente ofrecer aquí sin más demora las principales conclusiones y propuestas de actuación.

En cualquier caso, estas propuestas deben considerarse como sugerencias sobre las que la comunidad universitaria y los tomadores de decisiones externos a la Universidad pueden iniciar un proceso de reflexión y debate, que permita llegar a acuerdos sobre qué medidas pueden contribuir a mejorar el bienestar de la comunidad universitaria y la accesibilidad a sus instalaciones dentro de un modelo de movilidad sostenible.

IIIª PARTE

CONCLUSIONES FINALES Y PROPUESTAS

2. Diagnóstico-resumen de la situación actual y prospectiva a corto y medio plazo.

Marco territorial y sostenibilidad de las pautas de movilidad

- a) El ámbito territorial de la movilidad universitaria es de carácter supracomarcial. Es esta escala de trabajo la que debe guiar los análisis y las iniciativas y políticas a desarrollar. La Comunidad Autónoma es el principal referente político, pues de ella depende la política de ordenación territorial, sin que ello impida la participación tanto de los gobiernos locales como del gobierno nacional, dentro de una estrategia común de actuación regional.
- b) Los diferentes campus de la Universitat de València presentan localizaciones muy dispares dentro del Área Metropolitana de Valencia, determinando la diferente potencialidad de expansión del transporte no motorizado, y la diferente oferta de transporte público. El carácter periférico del campus de Burjassot le convierte en el menos accesible por medios no motorizados, al tiempo que es el peor servido por el transporte público. El carácter céntrico del campus de Blasco Ibáñez, le configura como el más accesible por medios no motorizados, siendo además el mejor servido por los sistemas de transporte público. En una situación intermedia se sitúan los campus de Tarongers y la E.U. de Ausiàs March.
- c) Las pautas de movilidad de la comunidad universitaria resultan, objetivamente, mucho más sostenibles que las del conjunto de la población valenciana y, en particular, de las del Área Metropolitana de Valencia. En torno a una cuarta parte de la comunidad universitaria accede a los campus por medios no motorizados (pie o bicicleta), la mitad utiliza sistemas públicos de transporte, y la cuarta parte restante, vehículos privados.
- d) El acceso a pie y en bicicleta se ve favorecido por la localización céntrica de algunos de los campus, particularmente el de Blasco Ibáñez, y la existencia de una proporción importante de universitarios que vive a corta distancia de los centros de trabajo y estudio. Existe, sin embargo, cierto potencial para un incremento del acceso en bicicleta.
- e) Una parte importante de la comunidad universitaria reside a distancias que exigen el uso de medios de transporte motorizados, bien transporte público o bien vehículos privados.
- f) En términos generales puede considerarse que el Área Metropolitana de Valencia padece de un fuerte déficit en la oferta de transporte público, en especial en lo que se refiere al modo ferroviario en relación con la dotación y la oferta existente en las Áreas Metropolitanas de Bilbao, Madrid o Barcelona.
- g) Se está produciendo un uso creciente de la bicicleta en el entorno de los campus universitarios, especialmente en el entorno de Blasco Ibáñez y de Tarongers, donde en los últimos 5 años el aforo de bicicletas se ha duplicado o triplicado. La rapidez es la mayor ventaja que encuentran los usuarios de la bicicleta, que es el colectivo que selecciona su modo de desplazamiento de forma más consciente y libre, pues sólo el 2% manifiesta no tener otra alternativa

- h) El transporte público, su eficiencia y su calidad, tiene, hoy, un carácter estratégico para la movilidad de la comunidad universitaria, para su acceso a los campus y para su calidad de vida.
- i) A más largo plazo, debe considerarse que la experiencia de la población durante sus años universitarios como usuarios del transporte público, sea ésta positiva o negativa, redundará en su comportamiento y en sus hábitos de movilidad una vez abandonadas las aulas.
- j) La comunidad universitaria supone uno de los segmentos de población en los que el transporte público tiene un mayor grado de penetración, y resulta también de gran importancia para la gestión y planificación que realizan los operadores de transporte.
- k) Como consecuencia de las localizaciones específicas de los campus en el ámbito metropolitano, las universidades están soportando un intenso tráfico rodado en sus inmediaciones. La tendencia subyacente, como consecuencia del uso masivo y creciente del vehículo privado, y de la finalización de algunas obras de infraestructura, hace prever una intensificación del problema en los próximos años.

Sistemas de transporte público

- a) El conjunto de los modos de transporte público está perdiendo peso en la movilidad universitaria, muy especialmente a partir de 2002. Tanto las líneas de EMT que sirven a los campus, como las paradas de Tranvía correspondientes a los campus de Tarongers y Burjassot, han experimentado un descenso de pasajeros, en un contexto metropolitano de crecimiento del número de usuarios de los diferentes modos de transporte público.
- b) De no producirse cambios notables en la oferta de transporte público esta tendencia se agravará, pues viene determinada por los deseos de cambio en las pautas de movilidad manifestados por los universitarios. Aproximadamente, el 40% de usuarios universitarios del tranvía, el 30% de usuarios de la EMT, y el 20% de usuarios del metro, fundamentalmente pertenecientes al colectivo de estudiantes, desean abandonar el transporte público para acceder en vehículo privado a los campus.
- c) Renfe-cercanías se ve penalizada como medio de transporte universitario, por la necesidad de realizar transbordos a otros modos para llegar hasta los campus. Esta penalización es mínima para aquellos que se dirigen al campus de Blasco Ibáñez, pues la conexión vía metro es rápida y directa, pero muy elevada para los casos de Tarongers y Burjassot, en que debe transbordarse a EMT o al tranvía que cuentan con frecuencias de paso y/o velocidades comerciales que incrementan notablemente el tiempo total de desplazamiento. Sin embargo, el nuevo proyecto de túnel pasante que serviría a los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers, modificaría radicalmente esta situación.
- d) FGV, entre 2002 y 2005, en sólo tres años, ha perdido 444000 viajeros (el 10% del total) en las paradas y estaciones sitas en los campus universitarios, lo que contrasta con el incremento general de pasajeros de FGV en el período (+32%). Esta caída es atribuible casi en exclusiva a la caída de usuarios del tranvía, mientras que la estación de metro de Facultat mantiene un intenso y ligeramente creciente tránsito de pasajeros.

- e) El tranvía es un modo de transporte que está perdiendo su atractivo muy rápidamente. Si la población en general está haciendo un uso cada vez menor del tranvía, esta deserción es especialmente intensa y notoria en el caso de la población universitaria. El tranvía en su conjunto está perdiendo pasajeros en los últimos años: 1200000 entre 2002 y 2005 (-19%). Pero lo que llama aún más la atención es que esta reducción de viajeros es más intensa en las paradas del tranvía que sirven a los campus universitarios (-21% en Burjassot y -33% en Tarongers).
- f) El principal elemento que está convirtiendo al tranvía en un modo poco competitivo es la escasa frecuencia de paso, claramente insuficiente en horas punta, sobre todo cuando es preciso absorber a los pasajeros que se dirigen a los campus transbordando desde las líneas de metro (en Empalme o Benimaclet). Los problemas del tranvía estarían lastrando la capacidad global de Metrovalencia para atraer y mantener su clientela universitaria.
- g) La EMT realizó un esfuerzo importante, especialmente a partir de 1998, para rediseñar su oferta de forma que fuera más competitiva y atractiva para la población que se trasladaba a los campus universitarios, especialmente a partir del impacto que supuso la creación del campus de Tarongers, una estrategia que se coronó con cierto éxito, especialmente entre 1999 y 2002.
- h) La EMT está perdiendo también cuota de mercado en la movilidad universitaria, especialmente a partir de 2002, cuando la compañía parece relajar su apuesta por recuperar el pasaje universitario. En algunas de las líneas que sirven a los campus universitarios, especialmente en los casos de Burjassot y Tarongers, se está produciendo desde esta fecha un proceso paralelo de empeoramiento de frecuencias y caída del pasaje. No obstante, y a pesar de este proceso, la EMT es empleada como modo final de acceder al campus de Burjassot por el 16% de la comunidad universitaria, y del 15% en Tarongers, de forma que su papel en ambos campus dista mucho de ser residual.
- i) Existen deficiencias en la integración urbana de las líneas de autobús. En el caso de EMT, el respeto estricto al carril-bus es una asignatura pendiente del tráfico urbano, especialmente fuera de las principales avenidas de la ciudad. En el caso de Metrobús, no están habilitados espacios específicos para su parada, de forma cómoda y segura, en los campus universitarios.
- j) Los autobuses metropolitanos tienen un papel cuantitativamente pequeño en la llegada de universitarios a los campus. No obstante este papel es crítico para algunas localidades que carecen de alternativas, y podría ser mucho más importante, de contemplarse la demanda universitaria en el diseño de las líneas de autobuses metropolitanos en plataforma reservada que ha propuesto la Conselleria d'Infraestructures i Transport.

Dinámica transporte público/transporte privado en los últimos años

- a) Una buena parte de los usuarios de transporte público, lo hace porque carecen de alternativas: el 25% de los usuarios del metro, el 32% de la EMT, el 47% de otras compañías de autobús y el 50% en el caso del Tranvía. Es altamente probable que estos usuarios cautivos vayan abandonando los modos de transporte públicos a medida que su capacidad adquisitiva se lo permita. Este hecho, está sin duda en la raíz de la caída global de la demanda universitaria de transporte público que se detecta en los últimos años

- b) Desde 2002 los principales modos de transporte público que tienen un papel importante en el acceso a los campus (especialmente la EMT, el tranvía, y como reflejo de éste último el metro) están perdiendo atractivo para la comunidad universitaria. La demanda que la comunidad universitaria hace de estos modos de transporte público está disminuyendo, año a año, en todos los casos.
- c) La caída está teniendo lugar en todos los principales modos de transporte público, por lo que no se están produciendo transvases significativos de unos modos a otros. Al menos desde 2002, la caída de demanda universitaria que sufren las líneas de EMT no puede atribuirse a la concurrencia del tranvía, que también está viendo disminuir su demanda, en ocasiones incluso por encima de la de la EMT.
- d) El pequeño incremento del uso de la bicicleta no puede tampoco explicar la intensa caída de demanda de los modos de transporte público. Por otro lado, no se está produciendo un transvase desde el transporte público al acceso a pié: las distancias a recorrer no lo favorecen.
- e) La caída de matrícula universitaria desde 2002 ha sido de una intensidad muy inferior al descenso observado en el uso del transporte público, y tampoco ofrece una explicación suficiente.
- f) La única explicación plausible, coherente con el escenario expuesto con los resultados de la Iª Encuesta de Movilidad, es que se está produciendo un trasvase importante de movilidad desde el transporte público hacia el vehículo privado, lo que sitúa la movilidad universitaria en una dinámica de homogeneización con las pautas seguidas por el conjunto de la sociedad valenciana y, por tanto, de creciente insostenibilidad.
- g) Ello resulta coherente con los deseos manifestados por la comunidad universitaria. Globalmente éstos van en la línea de incrementar el uso del vehículo privado y abandonar el transporte público. Las creciente insostenibilidad de este modelo, no se ve suficientemente compensada por la ligera tendencia a incrementar el uso de la bicicleta.

Grado de satisfacción y deseos de cambio en las pautas de movilidad

- a) La población que se desplaza a pie o en bicicleta, modos no motorizados, es, con diferencia, la que muestra un mayor grado de satisfacción con sus pautas de movilidad. La posibilidad de desplazamiento a pie viene muy condicionada por la distancia a recorrer. En el caso del uso de la bicicleta, éste es posible a mayores distancias, siempre que se pueda realizar en condiciones de mayor seguridad. Una extensión del carril bici que configure itinerarios seguros a los campus es el principal elemento que contribuiría a un incremento sensible de su uso.
- b) El transporte público concita críticas principalmente en los aspectos relacionados con la frecuencia y el precio. La valoración de los distintos modos de transporte público es, sin embargo muy desigual. El medio peor valorado es el tranvía, y el mejor valorado el metro, ocupando la EMT una posición intermedia. La valoración del metro es lo suficientemente elevada como para ser el único medio de transporte público que podría tener una capacidad sensible de captar demanda del vehículo privado. No así en el caso de la EMT, o especialmente del tranvía, para los que se valora negativamente la insuficiencia de frecuencias, los tiempos de espera y la dificultad de los transbordos, particularmente en horas de máxima afluencia.

- c) El vehículo privado, es el principal modo de acceso deseado por la mayoría de los estudiantes usuarios del transporte público. Sin embargo, existe una parte importante de sus actuales usuarios, fundamentalmente PAS y PDI pero también un número apreciable de estudiantes, que desean abandonarlo para utilizar transporte público. Este abandono, sin embargo, no se producirá mientras no mejore la oferta del transporte público y crezcan las dificultades de aparcamiento en los campus universitarios.

Las tarifas del transporte público: abonos económicos y convenios

- a) La comunidad universitaria hace un uso intensivo de los abonos económicos que ofertan los operadores de transporte. El uso se centra fundamentalmente en los bonos de 10 viajes que permiten una elevada flexibilidad en su uso (Bonometro, bonobús y bono transbordo). De entre los títulos de transporte con una validez temporal, el único con una penetración importante entre la comunidad universitaria es el título integrado de la ETM de validez mensual que permite el transbordo, en cualquier zona tarifaria de Metrobús, FGV y EMT. De entre los títulos temporales de un sólo operador sólo tienen cierto grado de penetración los títulos de Renfe, modo no integrado en el esquema de transporte metropolitano, mientras que los títulos exclusivos de FGV tienen poca aceptación.
- b) La firma de convenios entre la Universitat de València y operadores de transporte público resulta un camino adecuado para intentar lograr un marco tarifario favorable a los intereses de la comunidad universitaria, que debería redundar en un mayor atractivo del transporte público.
- c) La experiencia derivada del primer convenio suscrito en este sentido (en 2005 con FGV) ha permitido perfilar mejor las características básicas que debe reunir este tipo de iniciativas para tener éxito y ser atractivo para los potenciales usuarios universitarios; para ello, debería atenderse a las siguientes cuestiones:
- ☞ Los nuevos títulos deben ofrecer ahorros sensibles respecto a otras opciones tarifarias
 - ☞ Su tramitación debe ser sencilla
 - ☞ Debe solucionar el conjunto de la movilidad de la población que los adopte. Para ello, debería ser posible su uso en TODOS los modos de transporte público, permitiendo el transbordo entre ellos. Los títulos de transporte metropolitano integrados son mucho más atractivos que los de un sólo operador.

Infraestructuras de parking para bicicletas de la Universidad

- a) La oferta actual de aparcamiento para bicicletas en la Universidad está correctamente dimensionada, sin que se observen fenómenos de saturación ni siquiera en horas punta. Esto es así incluso en el campus de Blasco Ibáñez, donde tanto la dotación de aparcabicis como la afluencia de bicicletas es mayor, y donde se alcanzan picos de ocupación teórica del 80% de la capacidad.
- b) Una parte importante de las bicicletas que acuden a los campus, en torno a 1/3 en hora punta, aparcan de forma incorrecta, en espacios no habilitados para ello o utilizando los aparcabicis de forma que se inutiliza parte de su capacidad. Ello es

debido a una percepción de inseguridad frente a robos que pretende superarse a través de estos comportamientos.

- c) La intensificación en el uso de la bicicleta como modo de acceso final a los campus precisa de un cambio de modelo que controle la degradación de los espacios internos de los campus, ofreciendo más seguridad a los usuarios y no permitiendo las prácticas de aparcamiento irregular.

Infraestructuras de parking de acceso libre para automóviles en la Universidad

- a) Los espacios destinados a parking para automóviles presentan un grado de ocupación muy elevado que globalmente, supera su capacidad en horas punta: 104% entre las 11:00 y las 12:00. Dada la gran oferta de espacio para parking en el campus de Tarongers, la ocupación “sólo” llega aquí al 92%, mientras que en Burjassot marca el 119% y en Paterna el 170%.
- b) Ello implica necesariamente la existencia de automóviles mal estacionados. Esta práctica se da incluso en el campus de Tarongers (un 10% del los automóviles), aunque haya superávit de plazas, y alcanza cotas mucho más elevadas en Burjassot (17%).
- c) La masificación de los espacios de aparcamiento libre, unido a la práctica de estacionar incorrectamente, supone un elemento de primer orden en la degradación paisajística y de la calidad de vida de los campus. Esta masificación llega incluso a manifestarse en los espacios públicos adyacentes a los campus.

Infraestructuras de parking de acceso restringido para automóviles en la Universidad

- a) Durante el curso actual el colectivo de PAS y el PDI usuario del vehículo privado no está teniendo, por lo general, dificultades para encontrar plaza de aparcamiento dentro de las instalaciones universitarias. No obstante los niveles de ocupación en hora punta son muy elevados en el Campus de Burjassot, en los parkings de los edificios departamentales del campus de Burjassot y en el Rectorado.
- b) La demanda va creciendo en estos parkings de forma ligera pero constante. Al ritmo en que ésta va creciendo en los parkings que cuentan aún con capacidad sobrante durante el primer cuatrimestre del curso los momentos de saturación y plena ocupación podrían empezar a aparecer a corto plazo en el Campus de Burjassot y algo más tarde en Blasco Ibáñez; en el caso de Tarongers, la saturación tardará algo más en aparecer, al contar con una importante reserva de plazas en el Edificio de Deportes. Estos problemas de saturación se manifestarán de forma que serán cada vez más frecuentes los períodos de plena ocupación, éstos comenzarán a horas cada vez más tempranas y tendrán una duración cada vez más prolongada.

Consideraciones generales sobre la oferta de parking para automóviles en la Universitat de València y la gestión de la movilidad metropolitana

- a) En términos generales, debe tenerse en cuenta que la existencia de plazas de parking en los campus universitarios, supone un incentivo de primer orden para el uso del vehículo privado, al reducir los tiempos totales de desplazamiento. La provisión de plazas de parking, que pudiera entenderse como una respuesta a la existencia de una demanda, genera también nueva demanda adicional. Elimina una de las principales desventajas que tiene el uso del vehículo privado (la imposibilidad o dificultad de aparcar en el lugar de destino), incrementa sobremanera su atractivo, pudiendo

disfrutarse sin restricciones de las ventajas inherentes a su uso. Indefectiblemente, la nueva demanda así generada acaba por saturar las infraestructuras creadas.

- b) Ello nos sitúa en un modelo de movilidad crecientemente insostenible, tanto por los sobrecostes ambientales del uso creciente del vehículo privado, como por los costes financieros que supone la permanente creación y el mantenimiento de infraestructuras muy costosas, especialmente en un escenario, como el universitario, de escasez de recursos.
- c) Debe tenerse también en cuenta que el fomento de los desplazamientos en vehículo privado, al reducir la demanda del transporte público, contribuye a aumentar el déficit de explotación en que éste incurre, contribuye a reforzar una espiral negativa bien conocida de reducción del servicio, menor atractivo del transporte público y subsiguiente menor demanda, mayor uso del vehículo privado y mayor demanda de infraestructuras ligadas a él, etc. Se trata de una dinámica peligrosa y difícil de revertir.
- d) Para mantener y alcanzar un modelo de movilidad universitaria más sostenible, tanto ambiental como social y financieramente, es preciso que la Universidad, las administraciones públicas, y los operadores de transporte caminen juntos en la formulación de políticas y acciones que, de forma paulatina, vayan incrementando la calidad y atractivo de los servicios de transporte público, al tiempo que se van reduciendo las ventajas inherentes del uso del vehículo privado. No basta con actuar aisladamente o unilateralmente en uno de los elementos del problema; es necesario actuar de manera coordinada y comprensiva, aunque sea de forma pausada, sobre el conjunto.
- e) A partir de la información recabada en la encuesta, se puede informar que el comportamiento de los usuarios universitarios de automóvil es muy sensible a la existencia de parking en los campus. Su ausencia, o la restricción de su uso, es un elemento suficientemente potente para provocar una importante transferencia de demanda al transporte público.
- f) No obstante, cualquier medida restrictiva del aparcamiento universitario no puede adoptarse aisladamente. La decisión de utilizar el vehículo privado, viene también condicionada por factores de rapidez, confort, o flexibilidad. Las iniciativas de restricción del aparcamiento son impensables en un contexto en el que el transporte público no mejore en esos tres aspectos, haciéndolo más atractivo y capaz de competir con el vehículo privado. De lo contrario, se corre el riesgo de generar un malestar innecesario
- g) Se precisan foros de encuentro y de diálogo que permitan formular un futuro Plan de Movilidad Universitaria en el marco de unas líneas estratégicas de movilidad metropolitana, de las cuales la Generalitat debe ser el principal impulsor. Para ello sería útil la creación de una Mesa de Movilidad Universitaria, con la participación de representantes de la universidad, las administraciones públicas, y operadores de transporte, con el fin de llevar adelante propuestas que permitan mejorar en términos de sostenibilidad y bienestar las pautas de movilidad de la población universitaria, a partir del acuerdo en objetivos estratégicos, programas, y compromisos de inversión entre todas las partes

3. Propuestas de actuación en un nuevo escenario de movilidad

<p>ÁMBITO: ELABORACION DE UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD UNIVERSITARIA Y SU INTEGRACIÓN DENTRO DE LAS ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD METROPOLITANA Y REGIONAL</p>		
Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Alcanzar consensos dentro de la Universitat de València sobre gestión de la movilidad.	Creación de un grupo de trabajo con participación de los distintos colectivos universitarios y campus, con el fin de determinar los objetivos estratégicos que deben guiar la gestión de la movilidad y elaborar propuestas viables, sostenibles y aceptables para el conjunto de la comunidad.	Universitat de Valencia.
Integración de la gestión de la movilidad universitaria dentro de las estrategias de movilidad metropolitana y regional.	Creación de una Mesa de Movilidad Universitaria, con la participación de representantes de la universidad, políticos, y operadores de transporte , con el fin de llevar adelante de forma coordinada con la política de movilidad metropolitana y regional las propuestas que permitan mejorar en términos de sostenibilidad y bienestar las pautas de movilidad de la población universitaria.	Universitat de València. Ayuntamientos de Valencia y Burjassot. Conselleria d'Infraestructures i Transport. Ministerio de Fomento Gestores y operadores de transporte.

ÁMBITO: FOMENTO DE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA (ACCESO EN BICICLETA A LOS CAMPUS)		
Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Incremento de la seguridad de la circulación.	Extensión del carril bici de la ciudad de Valencia, priorizando la interconexión de los tramos existentes y la oferta de itinerarios continuos de acceso a los campus desde los diferentes barrios de la ciudad.	Ajuntament de València.
	Prolongación del carril bici metropolitano de conexión entre la estación de Empalme de FGV y el campus de Burjassot.	Entitat de Transport Metropolità. Conselleria d'Infraestructures i Transport. Ajuntament de Burjassot.
Incremento de la seguridad frente a robos y disciplina de aparcamiento en los campus	Cambio en la política de aparcabicis en los espacios abiertos de los campus, migrando hacia modelos que primen la seguridad y permitan un correcto anclaje de las bicicletas	Universitat de València
	Utilización de espacios cerrados y cubiertos de la Universidad para parking denso y más seguro de bicicletas.	Universitat de València
	Campañas de concienciación de los usuarios de bicicleta en el sentido de eliminar el aparcamiento irregular y de formación en sistemas de anclaje seguro.	Universitat de València

ÁMBITO: FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO (MODOS FERROVIARIOS)		
Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Mejora de las infraestructuras ferroviarias.	Acceso directo de Renfe-Cercanías a los campus universitarios. Apoyo al proyecto de túnel pasante de Renfe N-S para su uso por parte de los trenes de cercanías, con estaciones en los campus de Blasco Ibáñez y Tarongers, más allá incluso de la decisión última que se pueda tomar sobre el trazado metropolitano del AVE	Ajuntament de València Adif Renfe Ministerio de Fomento
	Impulso al Plan de Mejora de la Línea 1 de Metro, que haga más atractivo el uso de este medio de transporte en los ámbitos perimetropolitanos, a través de la duplicación de la vía, el incremento y modernización del material móvil y el incremento de frecuencias.	FGV GTP Conselleria d'Infraestructures i Transport
Incremento de la oferta de plazas (frecuencias y capacidad)	Aprovechar la liberación del tráfico de largo recorrido de la red de ancho ibérico de Renfe consecuencia de la ejecución del AVE, para incrementar la frecuencia de los servicios de cercanías, especialmente en el actual cuello de botella del tramo Silla-Valencia, incrementando la dotación de plazas ofertadas y de material móvil	Adif Renfe Ministerio de Fomento
	Intensificación de los servicios de tranvías-lanzadera de la Línea 4 en horas punta que unan las principales estaciones de transbordo con los campus universitarios (Benimaclet-Tarongers y Empalme-Burjassot). La plena puesta en marcha de esta medida exigiría pequeñas obras de infraestructura en las estaciones afectadas y la utilización de los nuevos tranvías de doble cabina.	FGV GTP Conselleria d'Infraestructures i Transport
	Inversión en material móvil que haga posible incrementar las frecuencias hasta el máximo técnico que permitan las infraestructuras, aumentando la capacidad de los convoyes y permitiendo hacer frente tanto a la demanda en horas punta como a posibles incidencias de explotación.	Renfe Ministerio de Fomento FGV Conselleria d'Infraestructures i Transport

ÁMBITO: FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO (AUTOBUSES)		
Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Mantenimiento y revitalización de la línea 63 de EMT al campus de Burjassot	Rediseño de la misma con el fin de transformarla en una conexión rápida y directa entre Valencia y el campus de Burjassot, reduciendo sus paradas en la ciudad a aquellos puntos que permitan el transbordo desde Renfe o el metro (Xàtiva, Plaza de España, Ángel Guimerá), lo que la convertiría en una alternativa competitiva..	EMT
	Convenio a tres bandas entre la EMT, la Conselleria de Infraestructures y Transport y la Universitat de València con el fin de mantener, ampliar y mejorar el servicio de la línea 63, incluyendo los días sin clases pero con actividad universitaria, considerando que el campus de Burjassot no puede ver reducida su accesibilidad por transporte público a un único operador.	EMT Conselleria d'Infraestructures i Transport Universitat de València
Mejora de la accesibilidad por autobús a los Campus	Prolongación de las líneas de EMT en el campus de Tarongers hasta la rotonda existente a la altura de la c/ Ingeniero Fausto Elio, con el fin de mejorar la accesibilidad al conjunto del campus.	EMT
	Habilitación de espacios adecuados para la parada de los autobuses tanto de EMT como de Metrobús, especialmente en el campus de Tarongers, con el objeto de primar la seguridad de los pasajeros.	EMT Metrobús Entitat de Transport Metropolità Ayuntamiento de Valencia Conselleria d'Infraestructures i Transport Universitat de València.
Desarrollo de las conexiones con la red de autobuses metropolitanos	Rediseño de la propuesta de autobús metropolitano en plataforma reservada, de forma que se contemple el servicio a los campus universitarios, en dos aspectos: ?? inclusión de paradas en estaciones intermodales que faciliten los transbordos a modos con destino directo en los campus universitarios ?? Parada en el campus de Burjassot en la Línea 4 de Valencia a Liria.	ETM Conselleria d'Infraestructures i Transport

ÁMBITO: FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO (INTERMODALIDAD E INTEGRACIÓN TARIFARIA)		
Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Mejora de las infraestructuras de intermodalidad	Creación de parkings seguros para bicicletas y de nuevos parkings para automóviles en las estaciones periféricas de FGV y de Renfe cercanías, como elemento de captación de demanda alejada y/o dispersa.	Renfe Adif Ministerio de Fomento FGV Conselleria d'Infraestructures i Transport
Avances en el proceso de integración tarifaria	Inclusión a todos los efectos de Renfe cercanías en el esquema de integración tarifaria del Área Metropolitana de Valencia	Renfe Ministerio de Fomento Entitat de Transport Metropolità Conselleria d'Infraestructures i Transport
	Implantación de un Abono Transporte Jove también válido para las zonas tarifarias B, C y D.	Entitat de Transport Metropolità Operadores de transporte
	Implantación de Bonos Transbordo de 10 viajes también para las zonas B, C y D, y todos los operadores de transporte.	Entitat de Transport Metropolità Operadores de transporte

ÁMBITO: FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO (CONVENIOS DE LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA CON OPERADORES DE TRANSPORTE)		
Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Reducción del precio de los transportes públicos para la comunidad universitaria	<p>Establecer un convenio con la Entitat de Transport Metropolità (ETM) para la cofinanciación de un título de transporte universitario que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sea válido para todos los campus. - sea válido para todos los modos de transporte integrados en ETM (en la actualidad FGV, EMT y Metrobús), permitiendo el transbordo entre ellos - pueda emitirse para todas las zonas de cobertura de la ETM (A, B, C y D) - pueda ser utilizado en iguales condiciones fuera del período y los días lectivos 	<p>Universitat de València Entitat de Transport Metropolità Operadores de transporte Conselleria d'Infraestructures i Transport</p>

ÁMBITO: GESTIÓN DE LA MOVILIDAD ENTRE CAMPUS DEL PAS Y EL PDI		
Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Facilitar los desplazamientos del personal que desarrolla labores en diferentes campus	Establecimiento y difusión de la posibilidad de estar habilitado para utilizar los parkings de uso regulado de todos los Campus donde se desarrolle labores de forma temporal durante un determinado cuatrimestre o curso académico fuera del centro de adscripción principal.	Universitat de València
	Pago de una ayuda a la movilidad al personal que renuncie al uso de su vehículo privado en la movilidad entre campus.	Universitat de València

ÁMBITO: GESTIÓN DE LOS PARKINGS UNIVERSITARIOS Y ACCESO EN AUTOMOVIL		
Objetivo	Propuesta	Agentes implicados
Control y mantenimiento de la demanda de aparcamiento privado dentro de los límites de capacidad de las actuales infraestructuras	Introducción de un sistema de control de accesos a los espacios de parking libre de la Universidad. Cobro de una tasa para tener el derecho de acceder a dichos espacios que, con carácter finalista, vaya a financiar las iniciativas de subvención del transporte público de los estudiantes.	Universitat de València
	Integración de la política de provisión de parking para el personal de la Universidad, dentro de un esquema más general de política social de ayuda a la movilidad que podría integrar una combinación de los siguientes elementos: <ul style="list-style-type: none"> - cobro de una tasa por el uso de las instalaciones de parking, que, con carácter finalista , se dedicara a financiar la ayuda a la movilidad en transporte público del personal de la universidad - pago de ayudas para la movilidad en transporte público al personal de la universidad, en caso de renunciar al uso del parking para automóviles - negociación de ventajas tarifarias en transporte público para el personal de la universidad. 	Universitat de València ETM Operadores de transporte
	Elaboración de una normativa de uso que privilegie, o abarate, el acceso de aquellos usuarios con mayores necesidades objetivas (discapacitados...) o que siguen comportamientos más sostenibles (coches compartidos)	Universitat de València
	Puesta en marcha de instrumentos y canales que faciliten los contactos entre miembros de la comunidad universitaria a través de la página web de la universidad con el fin de incrementar el uso compartido de los automóviles.	Universitat de València

